

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 40 (1960)
Heft: 4-5: Aménagement du territoire travaux publics

Artikel: L'évolution des transports parisiens
Autor: Massenet, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887519>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



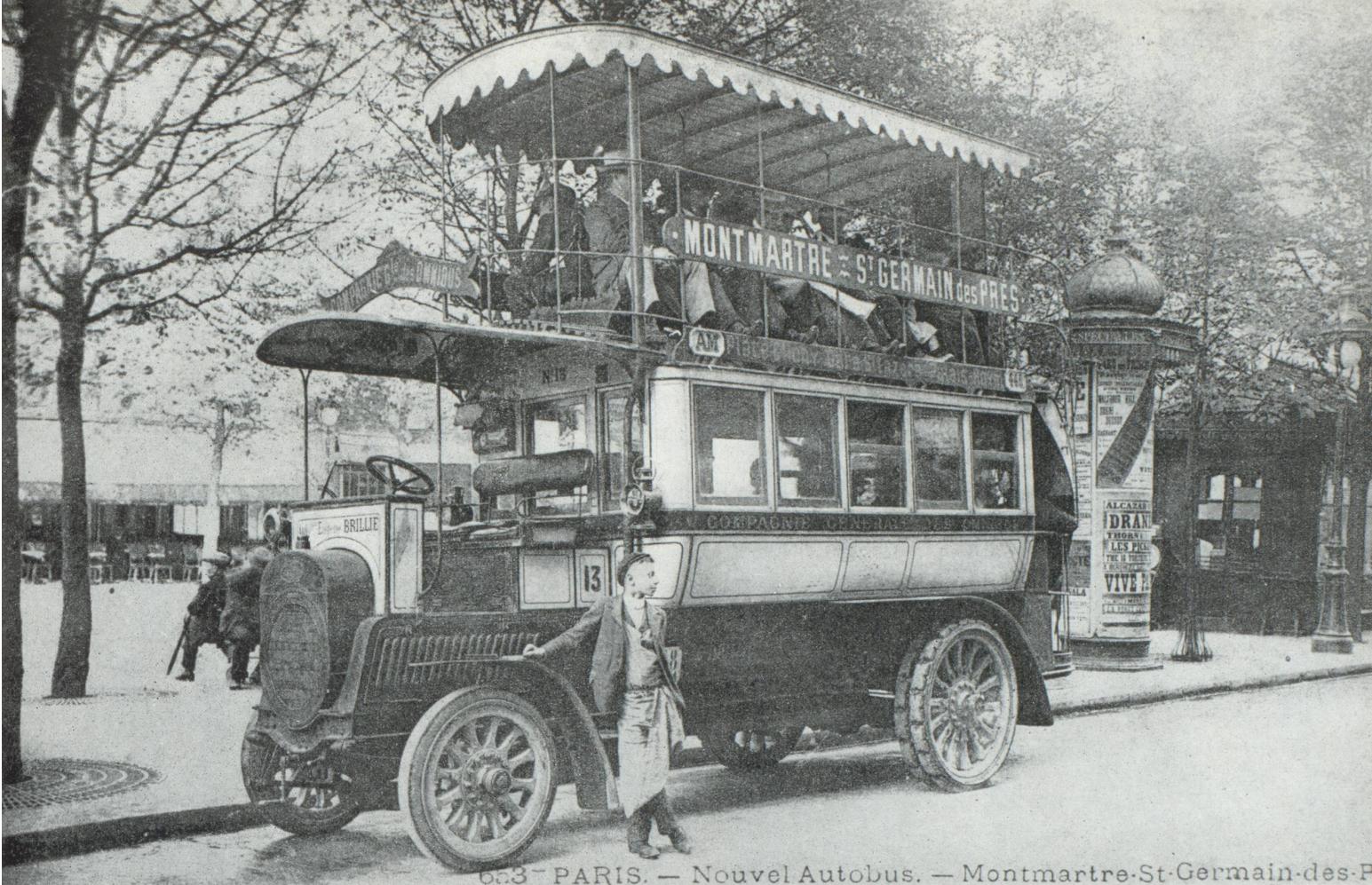
PIERRE MASSENET

PRÉSIDENT - DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE LA RÉGIE AUTONOME
DES TRANSPORTS PARISIENS

Le Carrosse à Cinq Sols, composition d'Eugène Courboin
extraite de l'ouvrage d'Octave Uzanne : la Locomotion à Travers l'Histoire (Ollerendorff, éditeur).



L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS PARISIENS



653 - PARIS. — Nouvel Autobus. — Montmartre-St-Germain-des-Pres

Ci-contre : Le carrosse à cinq sols (1662) premier système de transports en commun et un des fameux omnibus à chevaux du siècle dernier.
Enfin ci-dessus : L'aïeul (1900) de nos autobus à essence actuels. (Documents Archives Nationales et Roger Violet.)

La population de Paris a, pendant très longtemps, été concentrée sur une surface assez étroite.

Le Paris du XVIII^e siècle comptait 600 000 habitants.

Sa population était enserrée dans les limites des octrois, limites qui ne se sont relâchées que lentement : après la première guerre mondiale, l'octroi régnait encore aux portes de Paris, et la plus grande partie de la population de la région parisienne se trouvait réunie à l'intérieur des fortifications.

L'évolution des transports en commun répond aux besoins de cette masse considérable de population concentrée sur un espace étroit.

Le premier système de transports en commun apparaît à Paris, dès 1662, dans une ville déjà encombrée : ce sont les fameux carrosses à 5 sols créés par Pascal.

Après une éclipse de cent cinquante ans, un nouvel essai est tenté dès la fin du premier quart du XIX^e siècle. Cette fois, la réussite est définitive et nous trouvons, en 1860, un millier d'omnibus à chevaux, de 17 à 24 places, circulant sur plus de 50 lignes et transportant, chaque année, 74 millions de voyageurs.

La création, vers la même époque, de lignes de chemins de fer autour de Paris pourrait donner l'impression que ces lignes desservent une population importante et jouent un rôle analogue à celui qui leur est impari dans d'autres pays, par exemple dans la région de Londres. Mais en vérité, la banlieue demeure relativement peu peuplée et, en dehors des chemins de fer de banlieue empruntant une partie du tracé des grandes

lignes, les lignes proprement de banlieue, la ligne de Versailles, la ligne de Sceaux, la ligne de chemin de fer de Vincennes, ont un caractère surtout touristique : c'est le chemin de fer du dimanche.

Néanmoins, la population des banlieues très proches de Paris commence à se développer, très lentement d'ailleurs, à partir de la guerre de 1870. En 1870, on compte 1 850 000 habitants à Paris, 370 000 dans le reste du département de la Seine. C'est ce qui justifie la création de lignes de tramways de pénétration qui amènent jusqu'au cœur de la capitale les travailleurs de la banlieue et assurent également l'acheminement de la main-d'œuvre vers les usines construites dans les faubourgs.

Dans les premières années du XX^e siècle, la physionomie des transports parisiens change profondément. Le réseau de surface évolue rapidement : les autobus à essence font leur apparition en 1905, les tramways à chevaux disparaissent, remplacés par les tramways électriques. D'autre part, en 1900, la première ligne de métro est lancée à travers Paris. Quatorze ans après, au moment de la première guerre mondiale, 10 lignes, d'une longueur totale de 92 kilomètres, sont en service.

Les voyageurs transportés passent, pour l'ensemble parisien, de 620 millions en 1900 à 1 430 millions en 1913.

Avec la guerre 1914-18 s'achève une première période au cours de laquelle quelques atténuations ont été apportées à l'excessive concentration de la population.

De 1870 à 1920, en effet, l'accroissement de la popu-

lation dans la région parisienne a été beaucoup plus sensible en banlieue qu'à Paris.

Tandis que la population de Paris augmentait de 1 050 000 habitants (2 900 000 au lieu de 1 850 000), celle du reste du département de la Seine passait de 370 000 à 1 500 000.

A partir de 1920, cette évolution va encore s'accentuer : le développement de la construction dans les banlieues va entraîner un accroissement progressif de la popu-

la population augmentait, en dernier lieu, de 150 000 à 200 000 habitants par an. Pour le département de la Seine proprement dit, la banlieue augmente tandis que Paris demeure stationnaire.

Il est prévu que cette population doit s'accroître encore, en dépit des mesures prises pour freiner cette tendance. Dans les hypothèses les plus modérées, elle augmentera encore d'un million d'habitants atteignant assez rapidement les 9 millions, et les pouvoirs publics essaieront de la maintenir à l'intérieur de cette limite.

Comme le parcours moyen des voyageurs augmente en raison de l'extension en surface de la région parisienne, pour une augmentation donnée de la population, on peut estimer au double celle des besoins de transport mesurés en voitures-kilomètres.

Le peuplement actuel de la banlieue parisienne et son développement prévisible dans l'avenir imposent la création de nouveaux moyens de transport entre le centre et la périphérie de l'agglomération.

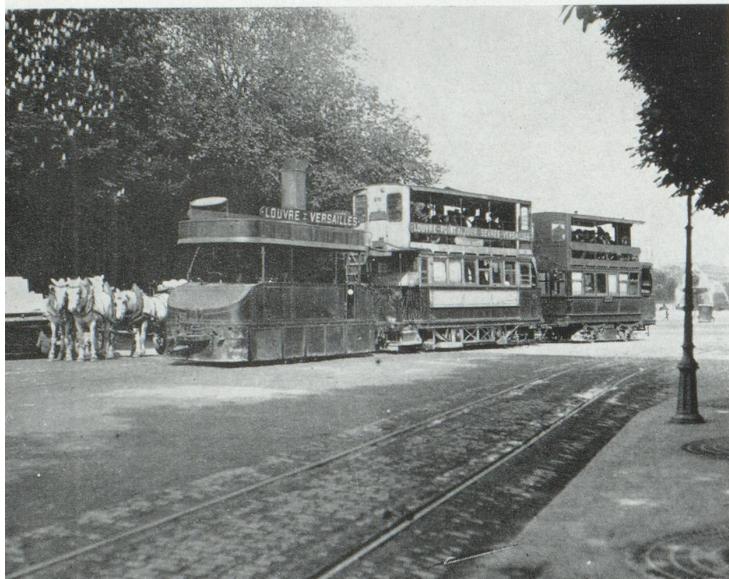
On peut envisager plusieurs solutions et, tout d'abord, étendre le réseau du métropolitain urbain; on peut aussi développer les combinaisons entre les autobus de banlieue et le métropolitain ou les autobus urbains; renforcer les chemins de fer de banlieue existants et développer les combinaisons entre chemins de fer de banlieue et métropolitain ou autobus urbains; on peut enfin envisager la création d'un nouveau réseau ferré, à la fois urbain et suburbain que nous appellerons « réseau régional ».

Le métropolitain, avec son réseau très serré, ses stations très nombreuses, ses trains très fréquents dessert bien la ville de Paris. Il la desservirait encore mieux, aux prix d'investissements relativement modestes qui permettraient de généraliser le matériel sur pneumatiques, d'allonger les quais, d'augmenter le nombre des appareils élévateurs et d'installer des trottoirs roulants. Le métropolitain dessert assez bien la très proche banlieue, moins bien toutefois que la zone centrale à cause de sa vitesse relativement faible, rançon du grand nombre des stations : il faut vingt-neuf minutes pour se rendre du Pont de Sèvres au Carrefour Drouot. Il n'est pas adapté pour desservir la banlieue plus éloignée car sa vitesse est insuffisante. Le système du tarif unique, qu'il serait fâcheux d'abandonner puisqu'il conditionne une exploitation économique deviendrait de plus en plus absurde avec l'allongement des parcours.

Sans doute, l'ère des extensions du métropolitain urbain n'est-elle pas définitivement close, mais ces extensions ne peuvent comporter que quelques opérations limitées. C'est ainsi qu'à Paris on peut envisager de relier Saint-Lazare aux Invalides et en petite banlieue de prolonger le réseau jusqu'à Clichy et peut-être Aubervilliers et Villejuif.

Est-il possible de développer la combinaison autobus de banlieue-métropolitain ? Cette combinaison a fonctionné très avantageusement depuis la fusion des deux réseaux de transports parisiens puisqu'elle a permis avec moins de moyens qu'avant la guerre, tant en matériel qu'en personnel, des transports beaucoup plus considérables. Mais elle n'est pas sans présenter plusieurs inconvénients : en premier lieu, les parcours sont d'une durée excessive, surtout s'ils comportent un ou plusieurs transbordements dans la zone centrale. Des gares coûteuses et très encombrantes doivent en outre être établies aux points d'échange répondant à des conditions assez difficiles à réunir : transbordements rapides, sans traversée de rues et à l'abri des intempéries, circulation aisée sans gêne sensible pour la circulation

Tramway Louvre-Versailles remorqué par une locomotive Serpollet

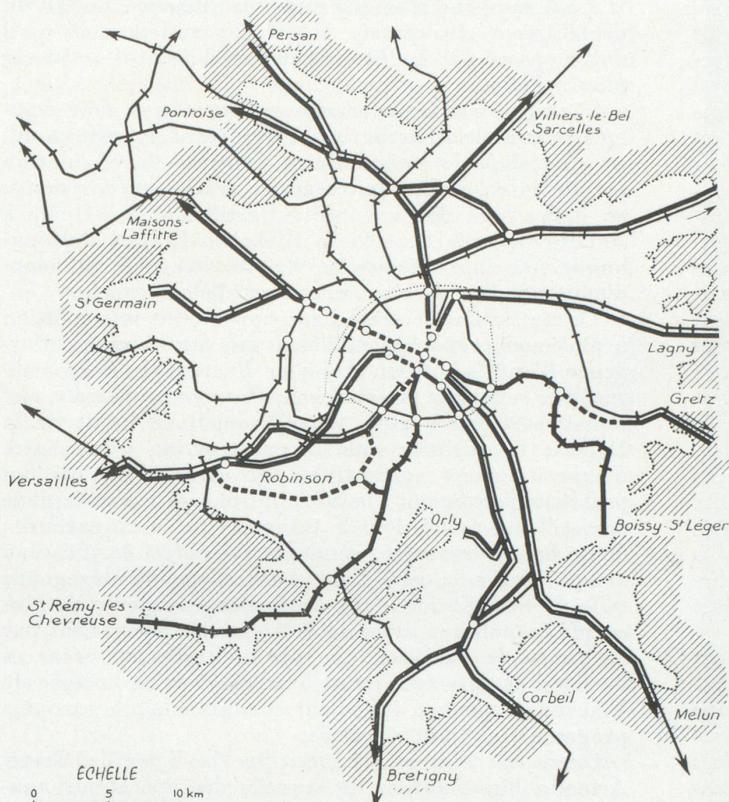


Tramway 1910

lation qui rendra nécessaires les prolongements de banlieue du métropolitain, prolongements assez courts comme l'imposent, d'une part les limites techniques d'un réseau à petit gabarit et à faible vitesse commerciale créé pour desservir avec une grande intensité de transport une surface étroite, et, d'autre part, l'évolution de l'urbanisme limitée à la fois dans son ampleur et dans son extension.

L'évolution s'est accélérée très nettement depuis la guerre. De 1945 à 1955, près d'un million de personnes sont venues s'installer dans la région parisienne, dont

RÉSEAU FERRÉ RÉGIONAL EXPRESS SCHÉMA GÉNÉRAL



229 - Service cartographique Louis CASTAN

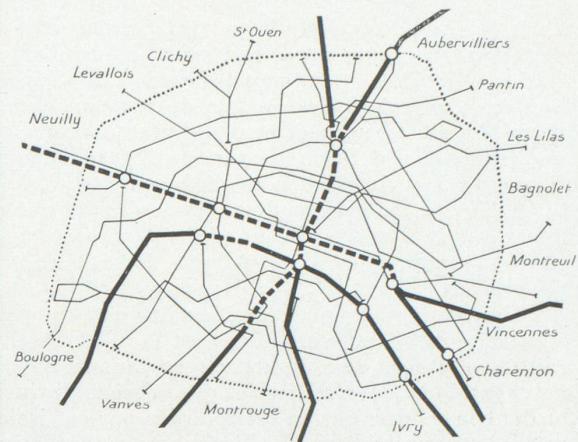
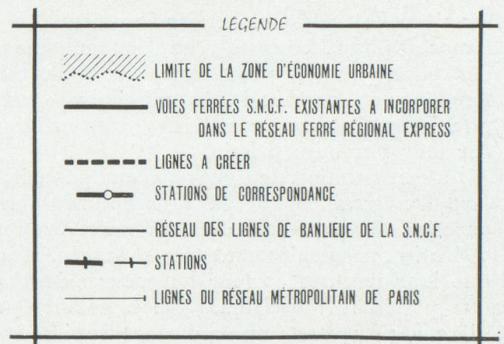


SCHÉMA DU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE PARIS



routière générale. Or, le tracé du réseau ferré localise généralement ces points d'échange aux portes de Paris ou dans la proche banlieue en des lieux qui sont, la plupart du temps, des centres d'activité ou des nœuds d'axes importants de circulation, comme c'est le cas à la porte d'Orléans.

Enfin, cette solution trouve sa limite dans la saturation des voies urbaines et des lignes d'autobus : en effet, au-dessus d'un certain débit, qu'on peut fixer à une voiture par minute, une ligne d'autobus ne peut être exploitée de façon régulière. Par ailleurs, la concentration vers la gare d'échange d'un grand nombre de lignes crée une congestion insupportable de la circulation comme on le constate au Pont de Neuilly ou au Château de Vincennes.

On pourrait penser à rejeter les points d'échange vers la banlieue par exemple de Neuilly au Rond-Point de la Défense, de la Porte d'Orléans au Carrefour de la Vache Noire, mais on ne réduirait que de très peu les temps de parcours et on ne ferait que reporter les embûches un peu plus loin.

Le développement de la combinaison chemin de fer de banlieue-métropolitain donnerait-il de meilleurs résultats ? De même que l'association métropolitain-autobus a permis le développement de la proche banlieue, le réseau des chemins de fer a permis celui de la moyenne et de la grande banlieue.

Mais la plupart des lignes de banlieue ont été construites en utilisant le tracé des grandes lignes qui se terminent le plus souvent aux grandes gares implantées dans Paris formant ainsi une série de faisceaux séparés.

L'inconvénient d'une telle disposition est la concentration en un seul point de grandes masses de voyageurs. Si trois ou quatre lignes du métropolitain passent en cet endroit, la diffusion est assurée de façon à peu près satisfaisante ; sinon le parcours complémentaire, comportant des correspondances, est long et incommode.

D'autre part, les progrès apportés à l'exploitation des lignes de banlieue ont encouragé le peuplement des zones desservies, donc augmenté le trafic, si bien que dès maintenant certaines gares en sont arrivées au point de saturation, en particulier la gare Saint-Lazare et la gare de Lyon.

Devant l'impossibilité de faire face à l'accroissement du trafic de la banlieue par les moyens employés jusqu'à présent, une solution nouvelle s'impose : la création d'un réseau complémentaire, intermédiaire entre le réseau « à mailles serrées » du métropolitain et le réseau « à faisceaux séparés » de la S.N.C.F. : le « réseau régional ».

Les lignes de ce réseau seraient à grand gabarit, donc à grande capacité de transport, traverseraient



Le « chemin de fer tubulaire parisien »

Paris et comporteraient de part et d'autre de l'agglomération des branches desservant la banlieue. Les stations seraient peu nombreuses dans Paris, car limitées aux principaux nœuds de correspondance du métropolitain. Cet espace des stations permettrait une vitesse élevée. Enfin une tarification spéciale proportionnerait le prix payé à la distance.

La desserte de deux banlieues opposées par une même ligne aurait l'intérêt économique d'utiliser un seul tronc commun dans Paris pour y répartir deux flots opposés de voyageurs.

Ce réseau régional constituerait un complément nécessaire du réseau de banlieue de la S.N.C.F. Il pourrait être établi d'une part en reprenant des lignes actuelles de la S.N.C.F. isolées des faisceaux principaux et dont la modernisation est retardée par cet isolement même, comme la ligne de Vincennes, d'autre part par le détournement de lignes aboutissant à des gares surchargées comme la gare Saint-Lazare. On pourrait enfin créer de nouvelles liaisons dans des secteurs de banlieue mal desservis.

Pour le métropolitain urbain, le réseau régional aurait l'effet complémentaire important de soulager les lignes les plus chargées, en leur enlevant une partie des voyageurs en provenance ou à destination de la banlieue et donnerait la possibilité aux voyageurs parisiens d'utiliser ses lignes comme lignes express sur leur parcours urbain.

La construction de lignes à grand gabarit, qui devront être souterraines sur la plus grande partie de leur parcours et peut-être en souterrain profond, sera une opération nécessairement très coûteuse. Il importe donc que leur nombre et leur longueur soient aussi limités que possible et que leurs tracés soient établis de manière à permettre un transport rapide et une bonne diffusion des voyageurs par les lignes du métropolitain urbain.

Ces conditions conduisent à penser que les lignes régionales doivent être diamétrales. Une disposition diamétrale, coupant le réseau métropolitain urbain en deux parties de poids égal, permettra la meilleure diffusion du trafic. En effet, deux axes principaux sont tracés dans Paris par la géographie et par l'histoire : un axe est-ouest, plus exactement est-sud-est et ouest-nord-ouest, parallèle à la ligne générale du cours de la Seine entre le confluent de la Marne et celui de l'Oise et d'autre part, un axe nord-sud.

De ces deux axes, le premier est le plus net. C'est l'axe le long duquel le centre de la ville s'est lentement

déplacé au cours des siècles, du Châtelet aux Champs-Elysées et tend à se déplacer encore en direction du Rond-Point de la Défense et de la Voie triomphale.

L'axe nord-sud n'est pas aussi bien marqué, du fait du déplacement du centre. Il n'est pas démontré qu'il doive passer par la Cité. Peut-être devrait-il se placer plus à l'ouest.

C'est par une transversale est-ouest que doit commencer la réalisation du réseau régional. Elle correspond, en effet, dans le présent, aux courants de circulation les plus intenses dans le réseau des transports parisiens : les lignes n° 1 de Concorde à Bastille, n° 3 d'Opéra à République, n° 8 et 9 de Richelieu-Drouot à République transportent plus de 90 000 voyageurs à l'heure d'affluence sur des itinéraires parallèles.

La réalisation de cette ligne apporterait une solution à plusieurs problèmes difficiles, qui sont à régler d'urgence. Tout d'abord un problème d'actualité : le département de la Seine a intérêt à ce qu'un moyen de transport massif soit prévu pour amener au Rond-Point de la Défense les visiteurs que la construction d'un centre d'exposition est susceptible d'y attirer. Ensuite un problème permanent : la S.N.C.F. pourrait assurer dans de meilleures conditions le transport de ses voyageurs : deux lignes, en effet, seraient détachées du faisceau aboutissant à la gare Saint-Lazare, ce qui dégagerait celle-ci; la diffusion dans Paris des voyageurs de plus en plus nombreux arrivant à la gare de Lyon, tant par les trains de banlieue, que par les trains de vacances de soleil et de neige, serait améliorée; enfin la ligne de Vincennes, que son isolement condamne à une atrophie progressive, serait réanimée.

Quant au secteur desservi par la ligne de Gretz-Armainvilliers, autour de laquelle des opérations nouvelles de peuplement pourraient être réalisées, notamment sur le plateau d'Emerainville, il trouverait dans la réalisation du projet une condition de son urbanisation.

Pour résoudre ces problèmes, on pourrait se contenter de deux demi-lignes régionales comportant chacune deux antennes, l'une à l'ouest, allant de l'Étoile au Rond-Point de la Défense puis à Saint-Germain-en-Laye, d'une part et éventuellement à Maisons-Laffitte et peut-être Poissy, l'autre à l'est allant de Bastille-gare de Lyon à Boissy-Saint-Léger.

Mais pour assurer une bonne diffusion des voyageurs sur le métropolitain, ces lignes devraient être prolongées dans Paris, l'une de l'Étoile à la Concorde, l'autre de la Bastille au Châtelet.



La commodité de l'exploitation amène alors à les réunir par un tronçon Concorde-Châtelet pour en faire une transversale doublant approximativement la ligne n° 1 du métropolitain. Cette solution à laquelle on peut reprocher de ne pas créer une liaison nouvelle est doublement justifiée, du point de vue du métropolitain comme de celui du réseau régional : en effet, sur la ligne n° 1, la plus ancienne et la mieux tracée du réseau, les surcharges aux heures de pointe dépassent actuellement 30 %; sans doute ces surcharges peuvent-elles être réduites par l'équipement en matériel sur pneumatiques, mais elles reparaîtront du fait de l'afflux des voyageurs nouveaux de banlieue et l'allongement des quais de 75 à 110 mètres qui augmenterait la capacité de transport de 30 % ne serait qu'un palliatif temporaire.

Quant à la transversale elle doit, dans le réseau maillé de distribution constitué par le métropolitain, jouer le rôle de collecteur et de distributeur; alors que la forme parabolique des lignes 7, 8 et 9 par exemple, convient bien à des lignes de rabattement, la forme rectiligne est ici préférable, de construction moins coûteuse, d'exploitation plus économique et mieux placée pour la distribution.

La ligne régionale est-ouest comprendrait un tronc commun souterrain traversant Paris, à établir entre le Rond-Point de la Défense et la gare de Paris-Reuilly, sur l'actuelle « ligne de Vincennes », complété à l'ouest et à l'est par des branches de banlieue constituées par des lignes ou tronçons de lignes présentement exploités par la S.N.C.F.

Le tracé de ce tronc commun suivrait à peu près, entre le Pont de Neuilly et la gare de Lyon, le tracé de la ligne métropolitaine n° 1 avec laquelle il correspondrait aux stations Etoile, Concorde, Bastille, gare de Lyon, Reuilly.

Les trains, à traction électrique avec alimentation par caténaires, seraient d'un gabarit semblable au matériel de la S.N.C.F. et pourraient atteindre une vitesse maximale de 110 kilomètres/heure. Leur longueur ne dépasserait pas 25 mètres. Les rayons des courbes de la ligne seraient au minimum de 350 mètres, cependant que les déclivités n'excèderaient pas 25 millimètres par mètre.

La longueur du tronc commun souterrain serait de 14 kilomètres entre le Rond-Point de la Défense et Reuilly.

La longueur des branches serait de 13 kilomètres pour celle de Saint-Germain, de 19 kilomètres pour Boissy-Saint-Léger.



Ainsi, le grand courant de circulation, qui parcourt la région parisienne de l'est à l'ouest et sature les lignes ferrées et routières aujourd'hui disponibles, trouvera des moyens de transport à la mesure de son importance.

Mettant en communication des zones relativement peu urbanisées, la transversale est-ouest sera un puissant instrument de déconcentration. Une meilleure articulation des réseaux pourra être obtenue autour de cet axe, en attendant qu'une ou plusieurs autres transversales, liées non seulement aux développements existants qui sont considérables, tant au sud qu'au nord, mais aussi aux projets des urbanistes (Villacoublay, Le Bourget), puissent à leur tour être envisagées.

Pierre MASSENET